

ALS DIE STRASSENBAHN KIEL PRÄgte

LEHRMATERIAL AUS EINER VERGANGENEN ÄRA, TEIL 5

Mit der Betrachtung des Schulungsmaterials zur Linie 7 wollen wir die Fotoserie zum Lehrmaterial der Fahrschule – nach nun fünf Straßenbahnlinien – abschließen.

Die Streckenführung der Linie 7

Führte die Straßenbahnlinie 7 bis in den Zweiten Weltkrieg hinein vom Kleinbahnhof über den Hauptbahnhof, das Rathaus und den Exerzierplatz bis nach Hasseldieksdamm, ging nach dem Krieg der Abschnitt vom Hauptbahnhof zum Kleinbahnhof aufgrund starker Zerstörungen nicht wieder in Betrieb. Die Kieler Verkehrs-AG (KVAG) baute die Anlagen ab und verwendete sie zur Reparatur an anderer Stelle bzw. nutzte Teile der Oberleitung für den Oberleitungsbus, der anstelle der Straßenbahn den Abschnitt auf dem Weg nach Elmschenhagen übernahm. So blieb bis 1963 vor dem Hauptbahnhof ein Wendedreieck für den Richtungswechsel der Straßenbahn nach Hasseldieksdamm erhalten, während am anderen Ende in Hasseldieksdamm ab 1952 eine Wendeschleife zur Verfügung stand.

Neue Fahrzeuge, neue Abläufe

Im Sommer 1954 kam eine Kieler Eigenentwicklung im Fahrzeugbau auf die Gleise. Fünf Einrichtungszweiachser (231 bis 237) entstanden in der eigenen Werkstatt und ermöglichen einen 8-Minuten-Takt vom Hauptbahnhof bis nach Hasseldieksdamm. Dies waren die ersten Straßenbahnen in der jungen Bundesrepublik, die für den sogenannten Ein-Mann-Betrieb entwickelt wurden und somit ohne Schaffner auskamen. In diesem Zusammenhang entstanden auch neue Fotos für die Fahrschule, da durch den Wegfall des Schaffners neue betriebliche Abläufe berücksichtigt werden mussten. So etwa an der Kreuzung der Eisenbahntrasse am Hasseldieksdamer Weg/Mühlenweg: Hier hieß es bislang „Schaffner vorgehen“, was nun nicht mehr möglich war.



Jahrzehntlang für die Straßenbahner der Linie 7 wichtig zu beachten: Die Haltestelle lag direkt vor dem Bahnübergang.

Die Vorboten des Straßenbahnsterbens

Im Jahr 1959 stellte die KVAG die Straßenbahnlinie 2 auf dem Streckenabschnitt vom Hauptbahnhof über den Knooper Weg zur Reventloubrücke ein und überließ dem Dieselbus die Verkehrsbedienung. Damit endeten die Straßenbahnlinien 2 und 7 am Hauptbahnhof.

Da der Abschnitt der Linie 7 von der Holstenbrücke in ihrem weiteren Verlauf vorbei am Bootshafen, Eisenbahndamm und der Auguste-Victoria-Straße bis zur „Dreieckswende“ am Bahnhof dem Vernehmen nach nie besonders hoch frequentiert war, fasste der Betrieb am 1. September 1963 im Rahmen von Rationalisierungsmaßnahmen die Linien zu einer neuen Linie 2 zusammen.

Die Linie 2 übernimmt

Die neue Streckenführung sah vor, dass die Linie den Hauptbahnhof nicht mehr anfuhr, sondern direkt von Hasseldieksdamm kommend durch die Innenstadt zur Universität führte.

Der Streckenverlauf bestand bis zur Einstellung der Straßenbahnlinie 2 im Jahr 1969 wie folgt:

Hasseldieksdamer Weg – Möllingstraße – Exerzierplatz – Rathausstraße – Holstenbrücke – weiter entlang der Linie 1 über Markt und Brunswik (wo die Linie 1 in die Feldstraße einbog) – Holtenauer Straße – Stammstrecke der Linie 4 – Olshausenstraße – Universität (6,51 km).

Immerhin ersparte die Linienzusammenlegung dem Betrieb Fahrzeugumläufe sowie den Unterhalt von mindestens sieben Weichen und diversen Kreuzungsstücken, die nach und nach ausgebaut wurden. Dessen ungeachtet rumpelten im letzten Winter 1984/85 noch über eine verbliebene Gleiskreuzung der ehemaligen Linie 7 am Berliner Platz die Wagen der Linie 4.

Endhaltestelle Hasseldieksdamm: Vorbildlicher Verknüpfungspunkt zwischen Straßenbahn und Bus. Hohe Aufmerksamkeit war vom Fahrpersonal gefordert, da beim Fahrgastwechsel oft Personen unkontrolliert vor die Wagen liefen.



©KVAG-Fahrschule, Slg. Peter Holtorff



©KVAG-Fahrschule, Slg. Peter Holtorff



©KVAG-Fahrschule, Slg. Peter Holtorff

Bahnübergang Hasseldieksdamer Weg/Mühlenweg: Auch ohne vorausgehenden Schaffner blieb die Querung der Bundesbahngleise ein Thema der Fahrschule. Wagen 235 fährt mit geöffneter Tür Richtung Innenstadt, während Wagen 237 gleich in Hasseldieksdamm ankommt.